

Essex Speedabout Boattail Roadster by Biddel & Smart 1929

MOTORNYTT **fredag 1 november**

Föregående **onsdag 30 oktober**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. FCA och PSA går samman

Erik Wedberg

31 oktober 2019

Fiat Chrysler Automobiles jakt på en ny partner har nått resultat. Nu bekräftar de två biljättarna FCA och PSA att de går samman och blir världens fjärde största fordonskoncern.



I går kom uppgifter om att Fiat Chrysler Automobiles (FCA) och PSA (Peugeot, Citroën) för samtal om ett eventuellt samgående och i dag kom pressmeddelandet som berättar att samtalet är färdigt. De två fordonsjättarna går samman och bildar ett gemensamt bolag som, sett till antal sålda bilar per år, blir världens fjärde största bilkoncern med totalt 8,7 miljoner bilar.

FCA och PSA har nått en överenskommelse och planerar att skriva under en avsiktsförklaring inom de närmaste veckorna. Samgåendet kommer att göras genom bildandet av ett nytt moderbolag, med bas i Nederländerna, som kommer att ägas till lika stora delar av FCA och PSA. Fiat-höjdaren John Elkann blir styrelseordförande och Renault-höjdaren Carlos Tavares blir vd och styrelseledamot.

FCA och PSA anser att man med gemensamma krafter ska ta en framskjuten global position på forsknings- och utvecklingssidan och genom synergieffekter beräknar de kunna spara 3,7 miljarder euro, utan att behöva stänga ner några fabriker.

Erik Wedberg

2. Volvos vd: ”Sedaner är bättre”

Jan-Erik Berggren, 28 oktober 2019

Gamla hederliga sedanen är det nya coola. Och det är flera tillverkare som hoppas att sedanen kan börja konkurrera med suvar och crossovers. ”Människor som är intresserade av lång räckvidd kan inte bortse ifrån att lägre och mer aerodynamiska bilar är bättre”, säger Volvos vd Håkan Samuelsson.



Volvo genom tiderna:
https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/volvo-genom-tiderna/

Crossovers och regelrätta suvar. Det är biltyperna som säljer allra bäst just nu. Och självklart hänger tillverkarna på och radar upp nyheter som går i linje med vad kunderna vill ha. Men lika självklart så finns det de som inte vill göra som alla andra.

– Sedanen är ”fuck you”-tecknet i framtiden. Det är morgondagens tatuering, säger Nissans designchef Alfonso Albaisa.

Albaisa har precis visat Nissans nya konceptbil – en eldriven crossover – på bilsalongen i Tokyo (se bild nedan) men är övertygad om att det finns en motvikt till storsäljarna. Albaisa förklarar att han har data som säger att unga människor som är trötta på suvar är mer öppna för att köpa en sedan.



Nissan visade nyligen elektriska crossovern Ariya Concept på bilsalongen i Tokyo.
Inget som lockar de unga köparna?

Unga människor är ofta reaktionära och motvikten till suvarna är de gamla sedanerna. När de väljer bort suven blir valet i stället en sedan.

En som hoppas att Alfonso Albaisa får rätt är Volvos vd Håkan Samuelsson. Han hoppas att allt tuffare utsläppskrav kommer att få fler att upptäcka de lite bränsleeffektivare sedanerna

– Människor som är intresserad av en längre räckvidd kan inte ignorera att lägre bilar som är mer aerodynamiska är bättre, säger Håkan Samuelsson till branschtidningen Automotive News.

– Därför blir jag inte förvånad om de marknadskrafterna betyder en comeback för mindre sedaner, speciellt för dem som inte behöver en större suv.

Volvo bygger nya S60 i nya bilfabriken i USA och väntas exportera hälften av produktionen till övriga världen.

I Europa minskade försäljningen av mellanklassbilar i segmentet med 25 procent mellan åren 2015 och 2018. För premiumbilar var minskningen 18 procent under samma period. Lägg till det en kraftig minskning av försäljningen av kombimodeller de senaste åren.

ALLT OM BILAR

3. Volvo på Trumps sida i kampen om utsläppskrav

Av Jan-Erik Berggren, Publicerad 30 okt 2019 12:34

Toyota, Kia, General Motors, Volvo och Donald Trump på ena sidan. Ford, BMW, Volkswagen och 22 delstater på den andra. Utsläppskampen i Kalifornien splittrar USA och bilföretagen.
– De har valt en återvändsgränd, säger senatorn Tom Carper om företagen på Trump-sidan.



Donald Trump, USA:s president, vill ha lättare utsläppsregler i Kalifornien.

Kalifornien har i årtionden haft de tuffaste utsläppskraven och lagt pengar på att stimulera försäljningen av mer miljövänliga bilar. Men när Donald Trump valdes till president inledde han kampen för samma regler i hela USA. Trump ville se lite snällare krav för att hjälpa den inhemska bilindustrin.

I höst har kampen mellan Kalifornien och Donald Trump intensifierats. Trump, med stöd från biltillverkare som General Motors, Toyota, Fiat-Chrysler och Hyundai med flera har försökt olagligförklara delstatens beslut om utsläppskrav.

22 delstater och biltillverkare som Volkswagen, BMW, Ford och Honda har drivit rätten att staterna ska få bestämma själva. Bilföretagen har förklarat att de frivilligt går med på tuffare regler.



Volvo vill följa Trumps väg

Och nu har Volvo valt sida.

– Volvo Cars ser ett nationellt program som den mest effektiva vägen framåt för lägre utsläpp år över år, säger Volvo Cars via Katarina Adamson, pr- och kommunikationsdirektör på Volvo Car Sverige, och hon poängterar vidare:

– Volvo Cars tillhör inte den gruppen biltillverkare som kommenterat pågående rättsfall eller tagit sida. Men vi är för ett nationellt program, det vill säga ett set regler för hela den amerikanska marknaden.

LÄS MER: Biltillverkarna trotsar Trump – satsar på låga utsläpp

Ett problem för Volvo och de tillverkare som stöder Donald Trump är att de nationella reglerna Trump vill införa inte är lika miljövänliga som de krav Kalifornien ställer. Därmed befarar vissa bedömare att bilföretagen på Trumps sida kommer att kritiseras av miljörörelsen i USA.

Politiska bedömare i USA tror också att om det blir ett presidentskifte vid valet nästa år kan Kalifornien och de 21 andra delstaterna få tillbaka rätten att ha egna regler.

– I stället för att välja en ansvarsfull väg som fyra biltillverkare och staten Kalifornien valt, och som får oss att närma oss renare bilar och framtidens bränsle, har de här bilföretagen valt en återvändsgränd, säger senatorn Tom Carper om Volvo och de andras beslut att göra som Trump och kämpa för enklare utsläppskrav.

När Barack Obama var president antogs krav på en förbrukning på i genomsnitt 46,7 miles per gallon, motsvarande cirka 0,5 liter per mil, senast 2026 jämfört med Donald Trumps förslag på 37 miles per gallon, vilket motsvarar 0,64 liter per mil.

LÄS MER: Trump försöker ta bort Kaliforniens utsläppsregler



4. "Hallå där Volvo – försöker ni snåla er in i framtiden?"

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2019-10-28, 19:24

Här är punkterna auto motor & sports chefredaktör gillar med nya elbilen och nackdelarna som gör honom tveksam.



Så är den äntligen här – Volvos första elbil: XC40 Recharge. Vi tvingas i och för sig vänta till nästa höst innan leveranserna kommer igång, men den är presenterad och det är ett väldigt stort steg för Volvo och faktiskt också för Sverige.

Jag tror den kan förändra Bilsverige lika mycket som bonus/malus!

Men Volvo vill vara "ledande inom elektrifiering" – 2025 ska hälften av alla sålda Volvobilar vara helelektriska, det är ett imponerande mål – och då känns det sådär att Volvo kommer efter Audi, BMW, Mercedes, Jaguar, Porsche och även Honda, Hyundai, Nissan, Kia, Opel, Renault och Volkswagen. För att inte tala om Polestar och Tesla!

Sist bland premiumtillverkarna måste dock inte betyda så mycket om man är bäst. Och Volvo ska visa en ny elbil varje år fram till 2025 vilket betyder att de är med i matchen – livsviktigt för framtiden.

Det är nästan så att bilindustrin startar om med elektrifieringen, nu finns det mycket att vinna och förlora. Både vad gäller bilförsäljning och image, men också lönsamhet på sikt.

Tyvärr finns det fakta som får mig att tveka på Volvos ambition att bli störst och bäst på elbilar och hur seriöst man tar på det hela. Försöker man snåla sig till framtiden?

De här tre faktauppgifterna är absolut inget Volvo önskar att jag uppmärksammar:

- Räckvidden: Volvo uppger att bilen ska gå 40 mil på en laddning. Med erfarenhet av våra tester av elbilar betyder det runt 35 verkliga mil. Det lär inte imponera hösten 2020. En Tesla Model 3 har redan nu en uppgiven räckvidd på 56 mil.
- Vikten. 2,2 ton är väldigt mycket för en liten eldriven suv, och det påverkar energiförbrukning och räckvidd negativt. Volvo har absolut inte jobbat med dyra lättviktsmaterial. En Tesla Model 3 väger runt 1.850 kg. Porsches stora elbil Taycan är bara lite tyngre än Volvon.

- Priset. 700.000 kronor är häftigt för en liten suv. Du kan få en ny Volvo XC90 för samma summa, eller spara 250.000 kronor om du kan tänka dig att köra Kia e-Niro, som går 15 mil längre på varje laddning.

Men det här är kanske ännu värre läsning för dig som är sugen på XC40 Recharge:

Som långfärdsbil är XC40 Recharge dålig. Jämfört med Teslas kommande suv Model Y tvingas Volvoföraren (med familj?) sitta och vänta på laddning i över fem timmar om de ska köra mellan Haparanda och Ystad, enligt sajten A better route planner. Teslaekipaget behöver bara ladda i en timme och 48 minuter.

En mer relevant resa är kanske Göteborg–Stockholm och då fastnar Volvon 53 minuter vid laddstolpen medan Teslan är klar på 27 minuter.

Förklaringen till Volvons långa laddtider är hög förbrukning, inte så stort batteri, långsammare snabbladdning och ett sämre utbyggt laddnätverk. Alla större Volvosäljare borde ha en snabbladdningsstation!

Men mina funderingar kring Volvos elbilssatsning är kanske det absolut mest illavarslande för Volvo:

Jag får känslan av att Volvo inte satsat fullt. Det är extremt oroande att Volvo, väldigt sent i projektet, beslutade sig för att uppgradera batteristorleken när de såg Tesla Model 3. Varför gjorde de inte bilen så bra som möjligt redan från början?

Tänk om Volvo haft lika höga elbilsambitioner som med säkerhet. "Vi ska utan tvekan vara världsledande." Nu nöjer de sig med en "good enough-produkt" med riktigt bra design och fin kvalitetskänsla. Att programvaran kan uppdateras via nätet (likt Tesla) är mycket bra och det nya infotainmentsystemet är modernt.

Men man satsar inte på ledartröjan utan på mittfältet – för att spara pengar, nu när elbilsvolymerna är låga. För XC40 Recharge har aldrig planerats som en volymbil. Men faran är att andra tillverkare blir kända för sina klassledande elbilar och då tappar Volvo inkomster i framtiden.

Det viktigaste med XC40 Recharge är dock symbolvärdet. Nu kommer Svensson på allvar förstå att det är elbilar som gäller – även om Volvo hellre säljer laddhybrider. Men en sådan skulle inte jag köpa, utan hellre invänta en billigare tvåhjulsdriven version. Eller ännu hellre systerbilen Polestar 2!



Håll i dig: Så mycket kostar Volvo XC40 Recharge
ARTIKEL FRÅN RECHARGE



Volvo erkänner: Vi ändrade XC40 Recharge på grund av Tesla Model 3
ARTIKEL FRÅN RECHARGE

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Mercedes återkallar elbilen EQC

Erik Wedberg, 30 oktober 2019

Strax före sommaren kom Mercedes stora elsuv EQC ut på marknaden, och nu är det redan dags för en återkallelse.



Mercedes EQC 400 4Matic

Daimler har beslutat att återkalla den eldrivna modellen Mercedes EQC på grund av ett fel i drivlinan. Tillverkaren har identifierat en bult i framaxelns differential som eventuellt inte möter de krav man har på hållbarhet. Risken är att bulten går sönder under bilens livstid, meddelar Daimler.

Om bulten går sönder kommer drivningen till framaxeln att sluta fungera och i värsta fall kan delar av den defekta bulten fastna i differentialen, vilket skulle göra det svårt att kontrollera bilen, enligt Daimler.

Enligt tyska kfz betrieb, som var först att rapportera om återkallelsen, krävs det en omfattande åtgärd för att komma till rätta med problemet. Hela den elektriska drivenheten på framaxeln måste bytas, vilket beräknas ta cirka åtta timmar. Enligt kfz betrieb omfattas 1 700 bilar av återkallelsen, varav 571 finns i Tyskland. Mercedes Sverige bekräftar att man har satt igång en återkallelse men att antalet bilar som omfattas i Sverige inte är känt. Berörda ägare kommer att få information skickad till sig. Det har hittills registrerats 22 exemplar av EQC, enligt statistik från Bil Sweden.

Mercedes EQC 400 4Matic
28 bilder

auto motor & sport

6. Skulle utveckla elbilar – använder BMW:s V8

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-10-29, 08:24

BMW och Jaguar Land Rover ska utveckla elbilar tillsammans. Första frukten av samarbetet? Nya Defender får en V8-motor från BMW.



I början av sommaren blev det klart att BMW och Jaguar Land Rover börjar samarbeta. Då pratades det om att de två tillverkarna skulle samarbeta i utvecklingen av elbilsplattformar och framtagandet av nya eldrivna bilmodeller.

Nu har samarbetet burit sin första frukt. Och det är det rakt motsatta.

Det är välinformerade BMW Blog som rapporterar att det Land Rover Defender SVR kommer att ha en BMW-V8 under huven. En värstingversion av Land Rovers skogsmulle, med målet att stjäla marknadsandelar av Mercedes-AMG G63.

Samma motor, BMW:s 4,4 liter stora dubbelturbo-V8, kan hamna i fler JLR-bilar, erfar Auto Express. Några tänkbara kandidater är nästa generation F-Type, Range Rover Sport SVR och kanske till och med vanliga Range Rover. Det rör sig alltså om den motor som sitter i nyligen lanserade X5/X6 M, och som ger 600 hästar och 750 Nm.

När det detta samarbete mynnar ut i några nyheter på elbilsfronten återstår att se.

BMW samarbetar med Jaguar/Land Rover om nya elbilar
ARTIKEL FRÅN RECHARGE

Svenska Saabingenjörer bakom Jaguars elbil

RECHARGE

7. Ny undersökning visar: Därför väljer köparna bort elbilen

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-10-29, 06:32

Det är inte längre räckvidden som är problemet, enligt bilköparna.



Elbilen är inte längre ett konstigt uddaval för många bilköpare. När räckvidden blir längre och det finns fler modeller att välja på är det också fler bilköpare som väljer eldrivet.

En ny undersökning med 4.000 deltagare från 16 länder – däribland Sverige – som Ipsos gjort på uppdrag av företaget Leaseplan visar hur utvecklingen mot laddbilar går, enligt bilköparna.

Hela sex av tio svarar att de har en positiv syn på elbilar, och nästan hälften svarar att de ser mer positivt på elbilar nu än för tre år sedan.

Bland deltagarna som planerar att leasa en bil inom de kommande fem åren svarar fyra av tio att de kommer välja en elbil. Men de flesta svarar inte att det främst är av miljöskäl, utan snarare av kostnadsskäl när det blir allt dyrare att köpa och äga en bensin- eller dieselbil.

För dyr "instegsbiljett"

Men det finns fortfarande hinder på vägen, tycker bilspekulanterna. De främsta anledningarna att inte köpa en elbil är enligt deltagarna i den här undersökningen inköpspriset, laddmöjligheterna och räckvidden.

För några år sedan låg ofta räckvidden i "topp" när bilköparna fick lista de främsta anledningarna till att de valde bort elbilarna. Nu är räckvidden alltså nere på tredje plats, eftersom de nya elbilar som säljs idag har betydligt längre räckvidd än för bara några år sedan.

Däremot har inköpspriset hamnat på första plats – sex av tio anser att elbilarnas höga pris är den främsta anledningen att välja bort den. Även om elbilen nästan alltid är betydligt billigare att äga än motsvarande förbränningsbil är det många bilköpare som tänker mer på inköpspriset, eller som helt enkelt inte har råd med "inträdesbiljetten" även om ägandekostnaden blir låg.

När det gäller bensinbilar har inte bilköparnas åsikter förändrats så mycket, men dieselbilarna har definitivt fått sämre rykte och där ökar också skillnaderna mellan olika bilköpare. Vissa älskar dieselbilar och andra är mycket negativt inställda till dem.

Läs mer om undersökningen här.

SVENSKA DAGBLADET

8. Volkswagen siktar på självkörande bil

Tisdag 29 oktober 2019

Volkswagen utmanar Google, Volvo och andra stora företag som satsar på självkörande teknik. I mitten av 2020-talet ska den tyska koncernens nya fordon vara ute på vägarna i stor skala.



Ett av de första självkörande fordonen från Volkswagen kan bli id buzz, som bolaget räknar med att börja producera 2022. den använder också volkswagens nya plattform för eldrivna bilar, meb.

Volkswagen drar nu i gång ett nytt bolag som ska utveckla all teknik som behövs för att bilarna ska kunna köra utan att någon förare finns med.

I en första omgång siktar Volkswagen in sig på självkörande mindre taxibilar och transportfordon. Målet är att i mitten av 2020-talet ha bilarna ute i stor skala i vissa miljöer, framför allt i stadstrafik.

Tekniken som Volkswagens nya bolag utvecklar kan i nästa steg även gå in i vanliga personbilar och möjligen också i lastbilar som utvecklas inom dotterbolagen Scania och MAN.

– Det är inget sagt om det än. Vi har en egen enhet inom Scania som arbetar med självkörande fordon, säger Karin Hallstan, presstalesperson på Scania.

Enligt planerna bygger Volkswagen nu upp det nya bolaget i München och Wolfsburg. Det blir även delar i Silicon valley och i Kina.

Med etableringen i Silicon valley ska Volkswagen också hantera sitt nya samarbete med amerikanska Ford. I juli i år tog de två bolagen ett steg in i en ny allians genom att Volkswagen köpte in sig i Argo AI.

Det var en jätteaffär där Volkswagen la in omkring 25 miljarder kronor för att få en stor andel i Argo AI som utvecklar teknik just för självkörande fordon. Ford ägde sedan tidigare en stor del av Argo.

Den typen av allians är rätt typisk för vad som händer just nu i bilvärlden. Där pressas biltillverkarna till samarbeten för att kunna hantera de enorma kostnader som krävs när de samtidigt ska utveckla teknik för både självkörande fordon och eldrift.

Det sker dessutom i en tid när de tyngs av bristande efterfrågan på nya bilar och hotas av enorma böter om de inte får ned utsläppen från sina bensin- och dieselbilar.

– Självkörande fordon är en stor utmaning för hela industrin med höga utvecklingskostnader, extremt höga krav på sensorer, brist på reglering och skiftande regionala regler, säger Alexander Hitzinger, Volkswagens chef för självkörande fordon.

Allianserna inom bilvärlden är också många. Tyska Daimler och BMW drog till exempel i gång ett samarbete om självkörande fordon i juli. De siktar på att ha färdiga bilar ute på gatorna kring 2024.

Ett annat färskt exempel är koreanska Hyundai Motor, där Hyundai och Kia ingår, som bildar ett gemensamt bolag med bilkomponentföretaget Aptiv. Tillsammans satsar de 40 miljarder kronor på teknik för självkörande bilar.

I Sverige har Volvo Cars valt att samarbeta med Zenuity när det gäller självkörande teknik. För Volvo är målet att en tredjedel av de bilar som bolaget säljer under 2025 ska vara självkörande, även om Volvo inte vill definiera exakt hur mycket de bilarna ska klara av på egen hand.

Zenuity ägs gemensamt av Volvo och det svenska bilteknikföretaget Veoneer. Det bolag som arbetat längst med tekniken för självkörande bilar är dock Waymo, som ägs av Alphabet, samma zbolag som äger Google. Waymo har genomfört omfattande tester i flera år i USA och bolaget har stundtals varit värderat till omkring 200 miljarder dollar.

Men bedömningen av vad Waymo är värt har skrivits ned den senaste tiden. Orsaken är att det verkar ta betydligt längre tid än väntat att få fram de självkörande bilarna och enligt nyhetssajten CNBC sänkte investmentbanken Morgan Stanley nyligen värderingen av Waymo till drygt 100 miljarder dollar.

Tomas Augustsson

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Åtta elektrifierade Opel-modeller 2021

Mattias Rabe, 29 oktober 2019

Opel meddelar att deras elektrifieringsoffensiv tar ytterligare fart vilket ska resultera i åtta elektrifierade modellen till år 2021. Tre år senare ska märkets hela modellprogram vara elektrifierat.



I ett pressmeddelande skriver Opel att de trampar gasen i botten med en storskalig satsning inom elektrifiering av bilmodeller och att de ”så tidigt som 2021 ska erbjuda totalt åtta elektrifierade modeller inom viktiga volymsegment”. Satsningen går inom ramarna, och lyfts också fram som en av grundpelarna, för affärsplanen ”Pace!” som lanserades för några år sedan.

– Vi kommer att elektrifiera hela vår produktportfölj till 2024. Ytterligare modeller kommer att följa mycket snart efter årets start med Corsa-e och Grandland X Hybrid4, säger företagets vd Michael Lohscheller.

2020 kommer en helelektrisk variant av transportbilen Vivaro samt en elektrisk efterträdare till Mokka X. Året därpå kommer elektriska varianter av Combo, Combo Life och Zafira Life samt en elektrifierad Astra.

– Denna produktportfölj kommer att ge oss en utmärkt position för att uppfylla de ambitiösa framtida utsläppsmålen i Europa. Elektrisk mobilitet är en oumbärlig komponent i detta. Men våra ultramoderna och effektiva förbränningsmotorer samt forskning på bränsleceller vid kompetenscentret i Rüsselsheim kommer också att bidra stort till att göra vårt företag hållbart och framtidssäkert, säger Michael Lohscheller.

Helelektriska Opel Corsa-e, till höger på bilden ovan, har ännu inte marknadslanserats, men den finns att beställa. Priset i Sverige börjar på 359 900 kronor (statlig subvention ej inkluderad). Då ingår ett 50 kWh stort batteri som räcker till uppemot 33 mils körning.

Corsa-e har, i och med att Opel ingår i franska PSA-koncernen, ett elektriskt syskon vid namn Peugeot e-208.

Mattias Rabe

Feber

10. Seats första elbil blir din för 264 900 kronor

Av Bobby Green

2019-10-30 kl 19:00

Nu börjar vi närma oss trevliga priser



FILM: *https://youtu.be/EJTs9A4kvoY*

I somras presenterade Seat sin allra första elbil - en eldriven version av modellen Mii. Nu går det att beställa ett exemplar och i samma veva får vi reda på vad kärran kostar - från 264.900 kronor innan klimatbonusen som är på 60.000 kronor. Det gör den billigare än sina syskon från Volkswagen och Skoda.

Bilen har ett batteripack på 37 kWh och på en laddning ska du kunna ta dig upp till 26 mil (WLTP). Elmotorn ger 83 hästar och 212 newtonmeter i vrid och 0-50 km/h ska ta 3,9 sekunder. Toppfarten anges till 130 km/h. Man kan ladda med upp till 40 kW och får då från noll till 80 procent på en timme.

Man kommer att kunna privatleasa modellen senare men det är oklart vad detta kommer att kosta.

seat.se +

Eldrivna Seat Mii tar sig 26 mil på en laddning
Blir en av de allra billigaste elbilarna man kan köpa

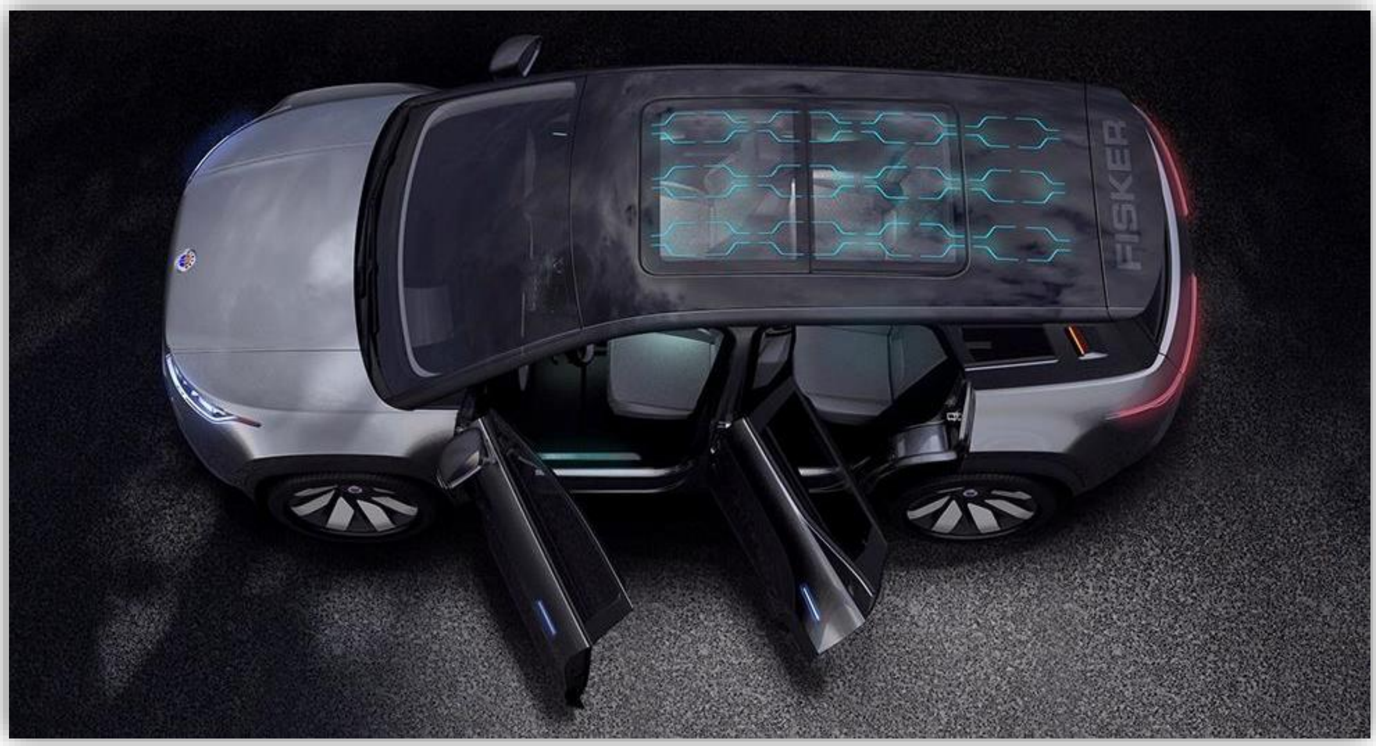
ViBilägare

11. Byggklar suv från Fisker i januari

Publicerad 2019-10-29 12:57

Text Maria Dahlin

I början av 2020 kommer USA-baserade företaget med danska bildesignern Henrik Fisker i spetsen att visa upp en produktionsfärdig version av bilen.



Sedan tidigare vet vi att suven kommer att kosta under 40.000 dollar i instegsvarianten när den lanseras 2021. Det motsvarar drygt 390.000 svenska kronor. Den blir då en direkt konkurrent till elbilstillverkaren Teslas kommande modell Model Y.

Namnet på Fiskers skapelse avslöjas nästa vecka. På Twitter skriver Henrik Fisker att bilen kommer att innehålla en hel del återvunna material, ha solceller på taket och vara helt elektrisk, allt för klimatets bästa.

Litiumjonbatteriet som ger motorerna kraft ska ha en kapacitet på över 80 kilowattimmar, vilket betyder en räckvidd på över 48 mil.

Suven blir första bil ut från återupplivade bilmärket Fisker. Tidigare har de presenterat sedanen Emotion som skulle gått i produktion vid årsskiftet, men den har blivit försenad. Orsaken ska vara att tekniken med solid-statebatterier, som sitter i bilen, inte är färdigutvecklad än. Emotion är, till skillnad från suven som presenteras snart, en lågvolymsmodell med högre prislapp.

Nya Tesla Model Y – bilder och fakta

Tesla Model Y har plats för sju och tar sig upp till 54 mil per laddning – men den ”billiga” versionen dröjer.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Saab Turbo-special: Vi kör Viggen, Aero Hirsch och Turbo X i Trollhättan

Mattias Rabem 29 oktober 2019

Saab plus överladdning går hand i hand ända sedan salta 99 Turbo med Inca-fälgar lanserades 1978. Men mycket vill ha mer och givetvis undanhöll inte Saab sina turboentusiaster detta. Vi plockar ut tre olika modeller av olika generationer, den ena hetsigare än den andra och ger oss ut på Saabs hemliga testbana i Trollhättan.



Luften vibrerar, känslorna sitter på utsidan och huden har ståpäls. Tre olika maxade Saab Turbo ur olika generationer och modeller står parkerade på innerplan på Nevs – givetvis före detta Saabs – provbana ”Stallbacka Test Track” vid norra porten till den jättelika ödsliga bilfabriken. Inte undra på att kroppen laddar på. Den klassiska testslingan är granne med Trollhättan-Vänersborgs flygplats i Malöga och för en stund är det för svenska bilhjärtan sammanfallna Saab ånyo på plats, uppe på tå. Blå, silver och svart – det är färgerna för dagen. Men mer är det de klatschiga reklamnamnen Viggen, Hirsch och Turbo X som fört oss hit denna gnistrande sensommardag. Till och med vädergudarna är Saab-vänner denna speciella dag. Dags att rasta några av de hetsigaste Saab-jyckarna någonsin!

För att krydda vår Saab-dag extra mycket har Saab-museets curator, den alltid så nitiska Peter Bäckström, arrangerat att John-Gustaf Gudmundsson är med. John-Gustaf var projektchef för 9-3 Viggen-projektet och anekdoterna om utveckling och turerna i projektet flödar.

– Viggen-projektet var lite illa ansett internt eftersom utvecklingsuppdraget gick till engelska TWR, förklarar Gudmundsson som är en av få som har inblick i hur bilen kom till. TWR var populära inom svensk bilutveckling på 1990-talet med stora uppdrag för Volvo, både C70 och urstarka 850 T-5R.



810 hästkrafter samlade på en kulle – alltid redo för snabb take-off!
”En riktig Saab ska ha turbo”, säger fantaster. Vi kan inte annat än hålla med.

Redan när Saab 900 NG (nya generationen) debuterade 1993 ansågs den vara vek, baserad på första generationens Opel Vectra från 1988. Illasinnade trollhätterykten talade till och med om rötterna tillbaka till Ascona C (1981-88) – ”Saab 900 NG var aldrig konstruerad för mer än max 200 newtonmeter och absolut inte de +300 som 9-3 Viggen fick”.

Visste du att…
I december 1989 beslutade GM att Opel Calibra skulle bilda bas för kommande Saab 900 (NG). Korta processer och delningsteknik gjorde det möjligt för produktionsstart enligt planerat sommaren 1993. 9-3 lanserades 1998.

Två av de tre Saabarna är resultatet av starka marknadschefer och eftermarknadernas olika önskemål. I fallet 9-3 Viggen var Peter Leonard pådrivande kraft, som chef över den nybildade avdelningen ”SVO” – Special Vehicle Operation. I februari 1996 avslöjades ”SVO 900 Coupé” som utlovade 250 hästkrafter och hunger på Autobahn. Men det skulle dröja till modellskiftet från 900 till 9-3 innan Super-Saaben blev verklighet.

Saab i slutet på 1990-talet hade inte riktigt påbörjat sin sentida kräftgång trots att företaget redan löd hundra procent under General Motors. Nya Saab 9-5 hade just lanserats med bravur och hurraropen över 9000-ersättaren hade knappt slutat förrän övermodet tog överhanden. Klart att Saab skulle bygga en BMW M3-utmanare! Volvos nyligen framtagna och omhuldade 850 ”T-Gul” överöstes med beröm och Saab skulle inte vara sämre.





– Just Volvo 850 T-5R/”T-Gul” var en av de konkurrenter vi hade mest benchmarking med, förklarar John-Gustaf Gudmundsson och berättar om alla utvecklingstillfällen med höghastighetstester på avlysta hemliga provbanor ute i Europa.

För att komma runt problematiken att Viggen skulle få den större 2,3-litersmotorn vilket skulle ge den veka 9-3-karossen stresschock förbands stötdämpartornen med ”Cykelstyret”, ett stag som något så när höll samman konstruktionen. 2,3-litersmotorn tilläts ge 225 hästkrafter och vridmomentet var övermäktiga 342 newtonmeter. Man undrar om inte tvärstaget under huven krummade sig till ett bockstyre när man gav järnet med nya Viggen. Bättre koppling, hårdare stötdämpare, andra fjädrar och diverse utseendemässiga förändringar, till exempel den bakre spoilern. Viggen fanns i sex färger: Lightning-blå, Monte Carlo-gul, stålgrå, silver, svart och laserröd. Sammanlagt tillverkades 9-3 Viggen i 4 600 exemplar mellan 1999 och 2002.

Under sluttesterna i Tyskland råkade Gudmundsson & Co ut för problem. Elakartade vibrationer från chassi, som kunde härledas till den slutgiltiga fälgdesignen! Givetvis var det treekrade Aero-liknande fälgar men konstruktionen och utformningen gav upphov till vibrationer som man inte räknat med. Fortare än kvickt bestämdes att Viggen-fälgen skulle strykas, i stället plockade man en beprövad variant ur tillbehörskatalogen. Det var säkrast så.

Visste du att…
Saab 9-3 Viggen tillverkades 1999-2002 i Saabs fabrik i finska Nystad. Totalt tillverkades 4 600 exemplar, flest tillverkades 2001 (1 621 ex). Unikast är 9-3 Viggen Cabriolet.

Trots alla vedermödor blev mottagandet ljumt. Den samlade presskåren gillade att 9-3 Viggen var en flåbuse men var den tvungen att rycka så hemskt i ratten under acceleration? ”Torque steer” blev synonymt med 9-3 Viggen som hade det svårt med fästet och att få ner alla (över)krafter.

Den blixtblåa Viggen på bilderna tillhör Saab-museet och är en före detta pressbil som användes under introduktionen. Men mest har det stått utställd och läskat museibesökare, exemplaret har rullat knappt tusen mil. I år fyller 9-3 Viggen 20 år så vad passar bättre än att ge fullgas ut på Stallbacka Raceway med en ”nästan ny” vagn.



”Viggen” spelade på planet J37 Viggen som Saab tillverkade 1970-90.
Sista flygpasset skedde 2005.

Jo, framhjulen spinner i sin jakt på fäste och när det väl greppar gäller det att låsa blicken långt fram. ”Dit blicken går, dit styr bilen” som gamla körövningsledares devis lyder men i fallet 9-3 Viggen kan bilen ibland sticka iväg gravt i sidled. När man kör rakt fram. Samtidigt är detta busiga uppträdande mycket av Viggens charm. Det gäller att ta det coolt och mata på med måtta. Efter ett par uppvärmningsvarm runt provbanan har underarmarna lärt sig att hålla i och då går 9-3 Viggen som ett spjut. Kanske inte det mest finlemmade atletspjut, mer av handtäljt i slöjden på lediga stunder.



Dubbla bakspoilers var unikt för 9-3 Viggen
och behövdes när toppfarten 250 km/h skulle testas på Autobahn mot BMW M3.



Ansvarig designer för 900NG/9-3 var Björn Envall (designchef 1969-94)
och Einar Hareide (1994-2000).

Prisbilden för 9-3 Viggen börjar sikta uppåt, det intressanta är att Cabriolet-versionerna kostar lika mycket som tredörrars coupé. Kan ha att göra med att körbarheten med öppen kaross parat med Viggen-motorn inte är den optimala. Samtliga Viggen sattes samman av Valmet i Nystadsfabriken, Finland. Lågvolymsproduktionen och lite extra handpåläggning ger Viggen bättre upplevt kvalitetsintryck än en standard 9-3 av samma årgång.



Kolfiberlook på instrumentbrädan och sportiga sätena utmärker Viggen.
Startnyckel på golvet bakom växelspaken. Givetvis.



Efter 20 år känns 9-3- instrumenteringen modern.
”Night panel” underlättar vid mörkerkörning.



Elektriskt inställbara stolar var lyxigt 1999
och medför att sittpositionen blir högre.



Saab 9-3 Viggen

Ursprungligt pris (1999)
349 000 kronor.

Uppskattat pris (2019)
Cirka 80-120 000 kronor.

Motor
Bensin. 4-cylindrig tvärmonterad radmotor med dubbla överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 9,3:1. Borrning/slag 90/90 mm, cylindervolym 2 290 cm3. Max effekt 235 hk (165 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 342 Nm mellan 2 500-4 000 r/min.

Kraftöverföring
Motorn fram, framhjulsdrift. 5-växlad manuell låda.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 215/45 R17.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 261, längd 464, bredd 171, höjd 143, spårvidd f/b 147/156. Tjänstevikt 1 450, maxlast 400, max släpvagnsvikt 1 650. Tank 68 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 6,8 s, toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning
Blandad körning 0,96 l/mil.



Sommaren 1997 debuterade nya Saab 9-5, platsen var för internationella gäster exotiskt vald till Trollhättan där museet i Nohabs gamla lokstallar var navet i föreställningen. Teknikens Värld fick köra bilen på förhand för att ligga rätt i pressläggningen vilket gav undertecknad, då sommarvikarieyngling, chans att ta tidningens plats vid den officiella premiärprovkörningen. Redaktionsorder om att få Saab 9-5 att lyfta över backkrön till redan färdigskriven rubriksättningen i stil med ”Saab lyfter”, ”Luft under vingarna” lät sig aldrig göras. Reporter Dag E Hogsten gjorde första provkörningsrapporten i Teknikens Värld nr 13/1997, sommarvicken fick i stället förmånen att köra tillsammans med punkrockbandet Docenternas Joppe Pihlgren på oljegrusvägar i Dalsland! Vi plockade var sin 9-5 från presstaben i Trollhättan, 2,0t (150 hk/240 Nm) samt 2,3t (170 hk/280 Nm). Vi ville ju känna på skillnaderna. Tydligen knäckte Joppe extra för någon killblaska med lättklätt på omslaget och bakom 9-5-ratten var det killig bilkörning för hela slanten den dagen. Minns att vi tog körpaus inne hos en husvagnscampande trubadur som hade parkerat invid en skogstjärn. Både undertecknad och Joppe var övertygade om att det var 2,3-motorn som gav nya 9-5 mest rättvisa. Vi var ju killar.



När inte Aero räcker till. Schweiziska Saab-handlaren Hirsch utvecklade chassi- och prestandapaket under eget namn.



Sänkt chassi och 225-däck runt om
gör att Hirsch inte beter sig som en vanlig 9-5 Aero

Med åren fick 9-5 både Fiat-diesel och V6-bensinare (från Isuzu!) men ikonen före allt är den Aero-baserade Hirsch-versionen. Namnet, som betyder ”hjort” på tyska, kommer från den schweiziska Saab-handlaren Georg Hirsch i St. Gallen utanför Zürich, som genom passionerad entusiasm och smart företagsamhet tog sig ända in i korridorer i Rüsselsheim-Trollhättan. När 9-5 Aero med 230 hästkrafter (1999-2001) respektive 250 hästkrafter (2001-2005) inte dög hissade Hirsch upp den till 305 hästkrafter! Kraftutsöndringen var till och med starkare i mellanregistret än självaste Porsche 911 Turbo. ”Saab Performance by Hirsch” blev som M var för BMW eller AMG för Mercedes, hovleverantör av fartprestanda med kvalitetsstämpel. Vissa bilexperter sågade dock 9-5 Hirsch jäms med hjulbultarna, mycket på grund av prislappen norr om halvmiljonen och att de tyska premiummärkenas toppmodeller var bättre i de flesta avseenden. Teknikens Värld kallade den schweiziska perfektions-Saaben för ”Hirsch-raketen”. Nu, med historien i backspegeln, är det Hirsch som är mest exklusiv genom sitt personliga uppträdande och låga tillverkningsvolymer.



Sportavgassystemet från Hirsch ger 9-5 mulligt sound.
Bilarna byggdes om av ANA i Trollhättan



Hjort-emblem på bakluckan.
9-5 Hirsch accelereras snabbare än Porsche 911 vid omkörning.

Den silverfärgade 9-5:ans ägare Erik Punt är så långt ifrån mogen man i sina bästa år som man först kan tro skulle passa in i ”perfektion hederssak”-stämpeln. Med nytaget körkort är 19-årige Erik i stället dedikerad sin uppgift att missionera för 9-5 OG (old generation) som modell i allmänhet och Hirsch i synnerhet. Det är som att trycka på en knapp så strömmar väl valda Saab-lovord i turbofart ur Eriks mun.



Lever som han lär.
Erik Punt har inte haft körkort i ett år än men ägt sin Hirsch sedan han var 15 år.



Som ett rullande skyltfönster. Just detta silvriga exemplar var Saabs officiella pressbil och har all utrustning. Plus lite till.

Hoppar in i ”Flygande Hjorten” och märker att sittpositionen är hög, detta på grund av den höga utrustningslistan Punts bil har. Exempelvis har de eljusterade stolarna lyxigt nog frisklufts-ventilation, vilket bygger på höjden av stolsunderredet. Exemplaret var liksom 9-3 Viggen en officiell pressbil från Saab men den silvriga Hirschen har rullat bortåt 14 000 mil, men detta är inget som märks. Välvårdad är bara förnamnet.

Visste du att…
Biltestare och kritikers domar mot 9-5 Hirsch var stundtals tuff. Högt prissatt och ”påklistrad” teknik bedömdes negativt. På plussidan fanns extrem acceleration, fin komfort samt högst egen attityd.



Tre aluminiumpedaler plus stöd/viloplatta för vänsterfoten. Bra att ta sjärn emot i böjarna.



De 305 hästkrafterna, de allra flesta verkar finnas kvar efter 14 000 mil, finner greppet om asfalten förvånansvärt fint. Rycken i ratten är milda jämfört med 9-3 Viggen. Velodromkurvan kan tas i betydligt högre hastighet än vad banchefen beordrade, det hinner jag märka innan den bankade böjen flackar ur till en liten raka som följs av vänsterknäck innan den långa högerböjen tar vid och skickar runt en ut på startrakan igen. Hirschen levererar verkligen och man förstår Eric Punts kärlek till modellen. Särskilt raketskjutsen över 150 km/h är imponerade! Vårt tips är att söka upp lämplig lågmilad 9-5 Aero – eftersom Hirsch-modellen är så udda och unik – gärna oskruvat, lugnt familjekört exemplar och ställa undan i sisådär tio år. Först då kommer 9-5 nämligen nått sin rättmätiga kultstatus om ni frågar övertecknad.

Saab 9-5 Aero Hirsch

Ursprungligt pris (2003) 526 100 kronor.

Uppskattat pris (2019) Cirka 125-175 000 kronor.

Motor Bensin. 4-cylindrig tvärmonterad radmotor med dubbla överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 9,3:1. Borrning/slag 90/90 mm, cylindervolym 2 290 cm3. Max effekt 305 hk (224 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 420 Nm mellan 2 000-4 000 r/min.

Kraftöverföring Motorn fram, framhjulsdrift. 5-växlad manuell låda.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 225/40 R18.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 270, längd 483, bredd 179, höjd 147, spårvidd f/b 152/152. Tjänstevikt 1 740, maxlast 390, max släpvagnsvikt 1 800. Tank 75 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 6,6 s, toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning Blandad körning 0,95 l/mil.



För att spara budgetpengar lotsades internationellt pressuppbåd till Sydfrankrike våren 2008, målet vara att hinna med att provköra GM-produkter i koncernens alla färger: Chevrolet (uppsminkade Daewoo), Opel, Corvette och för svensk vidkommande – Saab med XWD-fyrhjulsdrift och 2,8T V6-motor på 280 hästkrafter. Antalet svajande beachflaggor med alla varumärken lär ha ätit upp hela den insparade reklambudgeten. För att inte dränkas av sina koncernsyskon tvingades respektive GM-märke i gengäld nämligen profilera sig extra mycket för att stå ut ur mängden.

Men Saab 9-3 Turbo X behövde egentligen inga extra PR-banderoller, den snackade själv. På bred västgötska till och med, trots att V6-motorn hämtats från GM:s australienska bilmärke Holden.



Så nära en sportbil Saab någonsin kom.
Turbo X blandar acceleration och väggrepp på ett högst aptitligt sätt. Starkt köpläge!



Klassisk Aero-look men med sex ekrar gör Turbo X-fälgen unik.
Skos helst med 235-däckprofil.

Redan på 1970-talet hade Saab-tekniker på motorsportsavdelningen laborerat med fyrhjulsdrift och föregångsmannen var Sigvard Johansson, även kallad ”Saab-Sigge”. En uppfinnare, entreprenör, tekniker med levande Saab-anda. Sonen Peter körde liksom Sigge rally och det var i samband med tester på egna rallybilar idéerna om en förlåtande diffbroms tog fart. Snart fann Sigge på den kluriga konfigurationen för det som senare skulle bli Haldex-kopplingen. Då passade det extra bra att Peter var chassiansvarig hos Saab. Även om Haldex-kopplingen inte kommersialiserades förrän 1998 skulle det dröja ytterligare tio år innan Saab skulle ”komma hem” när Haldex-baserade XWD infördes på 9-3 Turbo X, då tillsammans med den elektroniska slirdiffen eLSD. Allt tillsammans – XWD, eLSD och 2,8T – gjorde 9-3 Turbo X till ett kraft- och fartpaket Saab varken förr eller senare kom i närheten av.



XWD var fyrhjulsdrift från Haldex och byggde på
Saab-ingenjören Sigge Johanssons egen idé.



*Johan Nygren kommer från en genuin Saab-familj
och intresset sträcker sig även till äldre klassiker.*

Sitter in i Johan Nygrens fina svartmetallic ”Jet Black” Sport Combi och skickar högerdojan i pannrummet. V6-motorn river till men desto bättre är att Turbo X liksom sätter sig på bakhasorna samtidigt som framhjulen både styr och skjuter på. Tractiongreppet är jämfört med Viggen och Hirsch av en annan skola – och generation. De dryga tio utvecklingsåren som skiljer är markanta. Efter rakan kommer den bankade velodromkurvan och nu sätter sig Turbo X rejält samtidigt som styrkänslan är fin och precis. Tänk ändå vad Saab-folket kunde klura ut när nästan alla stjärnor stod hyfsat i fas.



*Sitt in och ”buckle up”,
Turbo X är en mix av långfärdsraket och stygg effektiv kurvsmiskare.*



En av få hastighetsmätare som går att bottna ur.
260 km/h är lätt att nå med 280 hk och lång raka.

V6-motorn har ett eget sound som skiljer rejält från de övrigas två 2,3-liters fyror, kanske inte så Saabish men ändå väldigt mumsigt örongodis. Med manuell växellåda blir Turbo X extra lekfull, att ligga kvar och dra ur ordentligt på växlarna, även efter det att den retrolika turbomätaren snurrat in på orangerött läge för länge sedan, är bara så underhållande. Tillsammans med fyrhjulsdriften är Turbo X även ett alternativ till året-runt-brukande, vintertid är XWD-systemet med eLSD både spårsäkert och körglatt. Minns hur Teknikens Världs testlag verkligen gillade det fokuserade chassit vid aktiv vardagskörning, där var Saab något alldeles speciellt. När vi tog ut 9-3 Turbo X som ny på racerbanan klankades det en del: ”för hög vikt”, rollar mycket”, ”inte lika bra som Audi S4”. Men icke desto mindre gillade vi paketlösningen från Trollhättan. Tillsammans med sista Saab 9-5 NG är Turbo X ett högst levande och fungerande bevis på att Saab togs bort från bilscenen alldeles för tidigt, vingklippt av GM.

Men vi gläds åt att Saabs alldeles egen flygande turbocirkus lyckades samla sig för att visa upp sina härliga ingenjörskonster och loopar runt Stallbacka än en gång. Ready for take-off?





”Fem på turboäventyr”. Ex-Saabaren John-Gustaf Gudmundsson, som bland annat basade över 9-3 Viggen-projektet, har otaliga historier att berätta. Publiken lyssnar idogt och nyfiket.

Saab 9-3 SportCombi Turbo X

Ursprungligt pris (2008) 417 900 kronor.

Uppskattat pris (2019) Cirka 150-200 000 kronor.

Motor Bensin. 6-cylindrig tvärmonterad V-motor med dubbla överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 9,5:1. Borrning/slag 89/75 mm, cylindervolym 2 792 cm3. Max effekt 280 hk (206 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 400 Nm mellan 2 150- 4 500 r/min.

Kraftöverföring Motorn fram, fyrhjulsdrift. 6-växlad manuell låda.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 235/45 R17.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 268, längd 465, bredd 180, höjd 147, spårvidd f/b 153/151. Tjänstevikt 1 800, maxlast 460, max släpvagnsvikt 1 600. Tank 58 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 5,9 s, toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning Blandad körning 1,09 l/mil.

Visste du att…
9-3 Turbo X såldes endast under 2008 i 2 000 exemplar, varav 175 i Sverige. Bilen hette under utvecklingen ”Black Turbo” och hedrade 30-årsjubileumet av Saabs turbomotorer.

Hans Hedberg

13. Fredagsfilm: Fiat 850 med vrålande Kawasakimotor

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-10-25, 18:40

Det har blivit fredag igen och fredagsfilmen har blivit något av en följetong här på auto motor & sport. En tradition som inte ska brytas. I alla fall inte idag.



FILM: https://youtu.be/hLePmu9XsTo

Fiat 850 är en modell som vi inte skriver så värst ofta om här på sajten, men det är kanske något vi borde. Den är nämligen ganska intressant i och med att den har en svansmotor/bak-hjulsdriven-arkitektur. I den hetaste versionen, Fiat 850 Sport, satt en liten radfyra på 903 kubik med dubbla förgasare som utvecklade 52 hästar.

Motorn i bilen på filmen är också fyrcylindrig men av ett helt annat ursprung.

I detta backtävlingsmonster har man tagit motorn från en Kawasaki Ninja ZX-12R. 1.200 kubik, fyra cylindrar och 178 hästar. Varvstoppet ligger på 11.000 varv och den låter naturligtvis fan-tastiskt.

Och ni vet vad vi brukar säga – glöm inte att skruva upp ljudet!



Film: Spana in den här bålgetingen – Simca Rallye 3

Klassiker

14. Grattis Nash Airflyte!

Publicerad 1 november **2009**

Text Carl Legelius

I dag på allhelgonadagen finns det inga namnsdagsbarn i den vanliga almanackan men i Klassikerkalendern firar vi Airflyte, Nash Airflyte!



Airflyte är en fonetisk stavning av air flight och valdes av Nash som namn på dess första helt nya serie bilar efter andra världskriget. Nashs chefsingenjör, Nils Wahlberg med finlandssvenskt påbrå, var fascinerad av strömlinjeform.

Utan att avskräckas av Chryslers misslyckande med Airflow skissade han på en ny kaross i den bulliga stil som man före kriget hade trott skulle bli framtidens.

Även Hudson och Packard kom ut med liknande stildrag men det var Nash Airflyte som vid vindtunneltester visade sig ha det lägsta vindmotståndet och det jämfört med alla samtida USA-märken.

Att Cw-värdet för Nash låg på höga 0,43 säger ju en del om den aerodynamiska utformningen av bilarna vid denna tid.

Nash var ett respekterat märke i mellanklassen och ansågs med skruvfjädrar runt om och självbärande karosser tekniskt ganska avancerad.

Men dess nya rundade stil blev kontroversiell. Att Airflyte snabbt fick öknamnet Bathtub Nash hjälpte inte försäljningen trots de tekniska fördelarna.

George Mason som var chef för Nash besökte 1949 bilsalongen i Paris och blev mycket imponerad av bilmodeller formgivna av Pinin Farina. Denne fick därför ett uppdrag att rita på en ny Nashmodell.

Efter en tid levererades från Italien en handbyggd prototyp som med flera ändringar än Farina gillade kom i produktion som 1952 års modell.

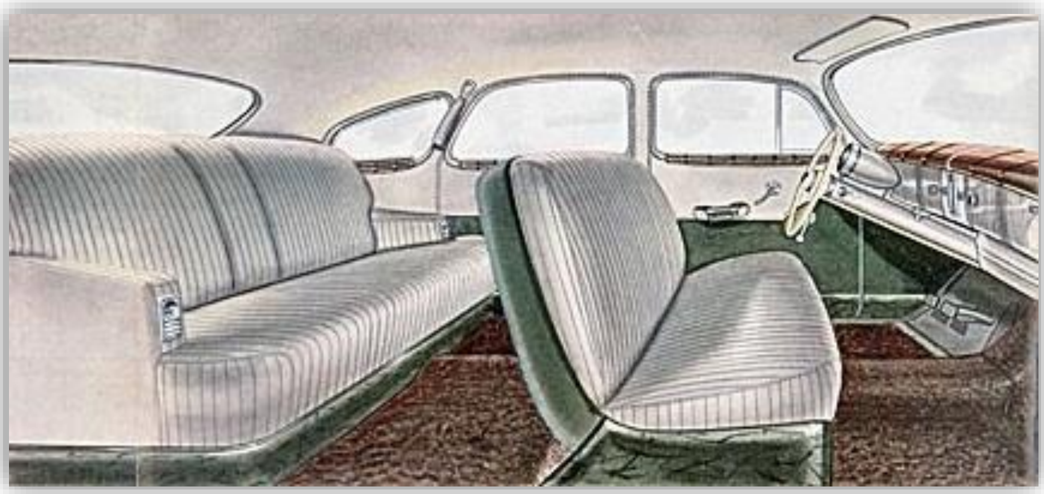
Fast den inte såg särskilt aerodynamisk ut kallades den ännu några år för Airflyte.



Airflyte kallades i reklamen alla Nash av 1949 års modell
men de gamla modellnamnen fanns kvar - här en Ambassador.



Nash gjorde ett stort nummer av den självbärande karosskonstruktionen
som man börjat med redan 1942.



Broschyrbilden överdriver son vanligt
men även i verkligheten var Nash mycket rymlig.



Även den lilla Rambler som kom 1951 hörde till familjen Airflyte. Med de höga plåtsidorna, de små hjulen och den lilla suffletten förde Rambler tankarna till 1940-talets strömlinjeformade barnvagnar. Här en 55:a.



Med sina av Farina inspirerade former hade den långsträckta 52:an ett klart bättre utseende än de tidigare Airflyte men de inkapslade framhjulen fanns kvar. De sänkte luftmotståndet med knappa två procent.

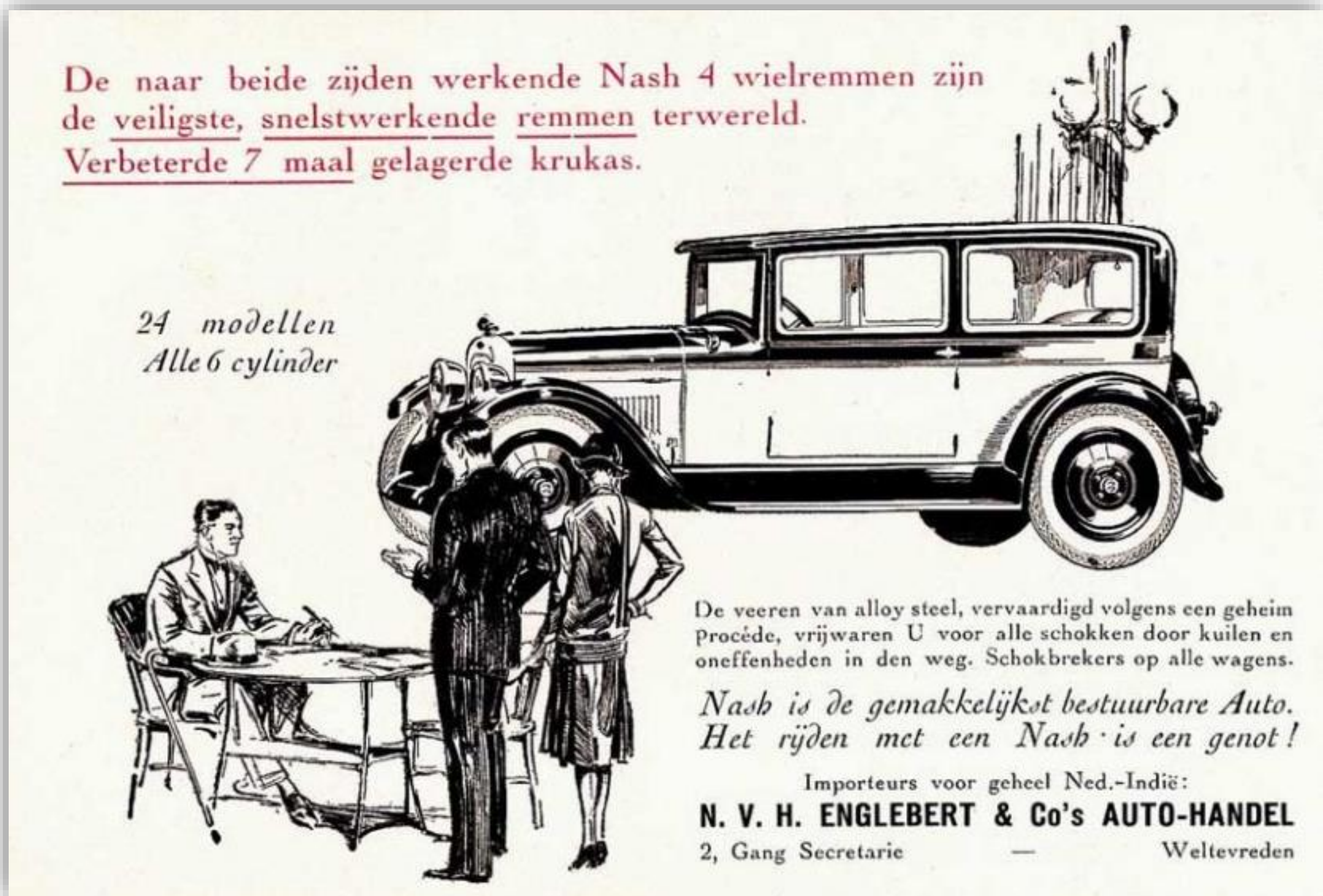


Farina var 1952 helt okänd för den bilköpande allmänheten i USA och för att skapa intresse ordnade Nash en utställning av farinaritade Lancia, Fiat och Cisitalia. I broschyren fick Farina också en egen sida.



1954 var sista året benämningen Airflyte användes. Inga särskilt stora ändringar hade gjorts sedan 1952. Utvändigt reservhjul - s.k. conti kit - ansågs europeiskt och sportigt men gjorde den stora bilen ännu mindre lättparkerad.

Läs mer om:



[Kolonial Nash](#)
[Det här ovanliga annonsklippet från 1928 gäller nya Nash, i en nederländsk koloni.](#)



[Världens Nash!](#)
[Den har inte ens rullat 1 000 mil. Nu säljs världens finaste Nash Airflyte på auktion i USA. 2](#)



Ambassadören från Nash
Längst in i en container kurar en märklig skapelse... 3



Grattis Nash Statesman!
I dag, när Tryggve har namnsdag, firar Klassiker Statesman, Nash Statesman alltså. Grattis!



Grattis Ambassador!
Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Gertrud har namnsdag passar vi på att hylla Ambassador!



15. Guide och prognos till USA GP i Formel 1

30 oktober, 2019, kl. 08:56

Fyra poäng. Det är allt vad Lewis Hamilton behöver ta i USA GP i Formel 1 2019. Lyckas han med det så vinner han VM-titeln för sjätte gången. Den segern skulle göra att han blir ensam som den näst mest framgångsrike F1-föraren genom tiderna. Michael Schumacher har vunnit sju VM-titlar och Juan-Manuel Fangio vann fem under sin karriär.



Sol för mästaren ?

– Ibland måste man nya sig i armen, ingen av oss hade någonsin trott att vi skulle komma så långt, säger Mercedes stallchef Toto Wolff.
– Det är möjligt för honom att slå Schumis rekord, men för att han ska kunna ha möjligheten att göra det så måste vi också bygga en bil som är kapabel att vinna och slå de rekorden.

Vi kan dessutom räkna med att solen skiner på Hamilton och hans kollegor i helgen. Enligt prognosen ska det vara sol och runt 18 grader både under lördagen och söndagen.

Guide till USA GP i Formel 1 2019

Circuit of the Americas, Austin Texas

Längd: 5516 m (56 varv).	Banan körs motsols.
Total distans:	308,405 km
Avstånd till första kurvan:	280 m
Antal kurvor:	11 vänster, 9 höger
Alla tider som gäller:	Här hittar du det.
Kurvor över 250 km/tim:	4 (T2, T3, T4, T10)
Kurvor under 100 km/tim:	5 (T1, T11, T12, T13, T15)

Förarnas däckval till USA GP i Formel 1 2019 hittar du här.

Däckslitage:	Medel
Bromsslitage:	Medel
Bromszoner:	10 (4 hårda)
Maxhastighet utan DRS:	320 km/tim
Lägsta hastighet:	80 km/tim
Genomsnittshastighet:	200 km/tim
Toppfart utan DRS:	320 km/timmen
Vinnande strategi 2018:	1 depåstopp
Vanligaste strategi:	1 depåstopp
Säkerhetsbil på banan:	En gång sedan 2012.
Förste pole pole position:	Sebastian Vettel, Red Bull 2012.
Första segrare:	Lewis Hamilton, McLaren, 2012.
Segrar från pole position:	3

Vinst från sämsta startposition:
Lewis Hamilton har vunnit från startplats 2 vid tre tillfällen, 2012, 2014 och 2015. Kimi Räikkönen gjorde det 2018 ockaså.

Omkörningar: 2016: 79 (23 med DRS)
2017: 64 (25 med DRS).

Marcus Ericsson körde F1 fram till och med 2018, här är hans ord om COTA:
– Det är en annan av mina favoriter. Jag är inget fan av de nya banorna eftersom de ofta har en tråkig design med stora avåkningszoner, men i USA har de lyckats. Det går upp och ner, snabba kurvkombinationer, långsamma kurvor och den första delen påminner om Suzuka

Topp 8 i kvalet 2018:

1. Lewis Hamilton,	Mercedes
2. Kimi Räikkönen,	Ferrari
3. Valtteri Bottas,	Mercedes
4. Daniel Ricciardo,	Red Bull
5. Sebastian Vettel,	Ferrari
6. Esteban Ocon,	Force India (Racing Point)
7. Nico Hülkenberg,	Renault
8. Romain Grosjean,	Haas F1

Varvtid för pole position:
Absolut: 1:32.237 (Lewis Hamilton, Mercedes, 2018)
2018: 1:32.237 (Lewis Hamilton, Mercedes)
2017: 1:33.108 (Lewis Hamilton, Mercedes)
2016: 1:34.999 (Lewis Hamilton, Mercedes)
2015: 1:56.824 (Nico Rosberg, Mercedes)
2014: 1:36.067 (Nico Rosberg, Mercedes)

Förarna med flest pole position:
Lewis Hamilton (3)
Sebastian Vettel (2)
Nico Rosberg (2)

Topp 8 i racet 2018:
1. Kimi Räikkönen, Ferrari
2. Max Verstappen, Red Bull
3. Lewis Hamilton, Mercedes
4. Sebastian Vettel, Ferrari
5. Valtteri Bottas, Mercedes
6. Nico Hülkenberg, Renault
7. Carlos Sainz, Renault
8. Sergio Perez, Force India (Racing Point)

Snabbaste varvet i racet:
Absolut: 1:37.392 (Lewis Hamilton, Mercedes, 2018)
2018: 1:37.392 (Lewis Hamilton, Mercedes)
2017: 1:37.766 (Sebastian Vettel, Ferrari)
2016: 1:39.877 (Sebastian Vettel, Ferrari)
2015: 1:40.666 (Nico Rosberg, Mercedes)
2014: 1:41.379 (Sebastian Vettel, Red Bull)

Senaste fem vinnnarna:
2018: Kimi Räikkönen, Ferrari
2017: Lewis Hamilton, Mercedes
2016: Lewis Hamilton, Mercedes
2015: Lewis Hamilton, Mercedes
2014: Lewis Hamilton, Mercedes

Förarna med flest segrar:
Lewis Hamilton (5)
Sebastian Vettel (1)
Kimi Räikkönen (1)
(Hamilton vann också i Indianapolis 2007 vilket gör att han har sex segrar i USA GP)

Andra snabba nyheter inför USA GP i Formel 1 2019

Jenson Button lämnar japanska Super GT efter två säsonger. Han har precis blivit pappa och frågan är vad han väljer att göra nu? Möjligen DTM där han gjorde en gäststart i höstas eller kommer han att lägga tiden på att vara pappaledig?

Lewis Hamilton hyllar Alex Albon efter Japans GP och det mesta tyder väl på att Red Bulls förare får fortsatt förtroende intill Max Verstappen.



Vinnaren 2018

SLUT